@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10 (116)
październik
2017

ZIELONA WARSZAWA
EKOLOGICZNA KOMUNIKACJA



Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy,

Nigdy dość rozmawiania o ekologii - środowisko naturalne bardzo łatwo zniszczyć, a bardzo trudno odbudować jego równowagę. Mieszkańcy Warszawy mają to szczęście, że ich miasto jest bardzo zielone i nawet niedaleko centrum można znaleźć piękne parki, a nawet lasy.

Nie trzeba też wyjeżdżać daleko poza stolicę, żeby znaleźć piękne przyrodniczo miejsca, w których zachowała się dzika przyroda. Najlepiej tam dotrzeć komunikacją miejską - to bardzo proekologiczny sposób podróżowania. Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego przygotował Zieloną Mapę, która przedstawia atrakcje ekologiczne Warszawy i zawiera wskazówki, jak do nich dojechać.

W bieżącym numerze przypominamy również, jak wyglądał finał gry ekologicznej Misja Smog Off, w której wzięło udział wielu warszawiaków. Finał odbył się 22 września, czyli wtedy, kiedy obchodziliśmy Dzień bez samochodu. Przypomnijmy sobie również, jak wyglądały Dni Transportu Publicznego, które świętowaliśmy pod koniec września.

Zapraszamy do zapoznania się historią wybuchu w warszawskiej elektrowni tramwajowej. Zdarzyło się to równo sto lat temu, pod koniec I wojny światowej. Tamta awaria spowodowała paraliż komunikacyjny stolicy, a na pewien czas na ulice wróciły tramwaje konne. Zadziwia jednak, jak zaawansowana technologicznie była tamta elektrownia i jak przemyślane rozwiązania tam zainstalowano.

Zachęcamy do lektury

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Nakład: 10 805

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Tramwaje wróciły na rondo S. Starzyńskiego

Dobiegły końca prace przy modernizacji torowiska na rondzie Starzyńskiego. Od poniedziałku 2 października tramwaje ponownie kursują ulicami Z. Słomińskiego i S. Starzyńskiego od ronda Zgrupowania AK „Radosław" do ronda Żaba i Międzyparkową od gen. W. Andersa do Z. Słomińskiego oraz ulicą Jagiellońską od ronda S. Starzyńskiego do Ratuszowej.

Tramwaje **1**, **6** i **28** wróciły na swoje podstawowe trasy przez most Gdański, a linia **27** ponownie kończy trasę na pętli Metro Marymont. W związku z tym nie kursują już zastępcza linia autobusowa **Z11** i uzupełniająca tramwajowa **71**. Zlikwidowane zostały tymczasowe przystanki Most Gdański, na których zatrzymywały się autobusy linii **227, 409, 500, N12 i N62**. Ponadto autobusy linii **409** i **500** nie zatrzymują się na przystankach: Park Traugutta, Wybrzeże Helskie i Namysłowska.



Prace remontowe w dalszym ciągu są prowadzone na ulicy Jagiellońskiej, od ronda S. Starzyńskiego do pętli Żerań FSO, w związku z czym tramwaje linii **18** i **20** kursują do pętli Ratuszowa-ZOO. Autobusy linii **509** w dalszym ciągu zatrzymują się warunkowo na przystankach Golędzinów i PIMOT, natomiast dla linii **509** i **517** przestał obowiązywać przystanek Ząbkowska.

Dni Transportu Publicznego. Przeżyjmy to jeszcze raz

W minioną sobotę w zajezdniach tramwajowej i autobusowej przy J.P. Woronicza odbyły się Dni Transportu Publicznego. Chcecie przeżyć to jeszcze raz? A może akurat tego dnia wypadło Wam coś ważniejszego? Zapraszamy do obejrzenia naszej fotorelacji z DTP.

Zabytkowy i najnowocześniejszy tabor, stoiska ZTM i przewoźników, zwiedzanie zajezdni, a do tego panele dyskusyjne i widowiskowe pokazy. W sobotę na Woronicza nikt się nie nudził. Najmłodsi łapali ogromne bańki mydlane i kolorowali obrazki, starsi rozmawiali o komunikacji miejskiej i słuchali koncertu orkiestry dętej Tramwajów Warszawskich, a wszyscy mogli przejechać się wokół obu zajezdni zabytkowymi autobusami i tramwajami. Z DTP nikt nie wyszedł smutny i z pustymi rękami – wszyscy nieśli gadżety i ulotki komunikacyjne. Do zobaczenia za rok!









Wybrano nowy komunikacyjny logotyp

Rozstrzygnięto konkurs na nowe logo warszawskiego transportu publicznego. Dotychczasowe oznaczenia funkcjonujące w przestrzeni zastąpi teraz jeden znak autorstwa firmy TypeThree.

Zakończył się właśnie dwuetapowy konkurs na nowe logo warszawskiego transportu publicznego. Wpłynęło aż 189 prac, które oceniło profesjonalne jury w skład którego weszli: Robert Zydel – dyrektor Biura Marketingu Miasta, Wojciech Wagner – zastępca dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego, Katarzyna Strzegowska – zastępca dyrektora ZTM, prof. Piotr Garlicki i prof. dr hab. Dawid Korzekwa z Akademii Sztuk Pięknych, Andrzej Budek - założyciel studia KOTBURY, Magdalena Ponagajbo z Mamastudio i Emilia Bojańczyk z Podpunktu.

Do drugiego etapu – zaprojektowania głównego logotypu warszawskiego transportu publicznego w Warszawie wraz z odmianami dla wybranych środków transportu – zaproszono w lipcu pięciu finalistów. Ostatecznie pierwszą nagrodę w wysokości 70 tys. zł. otrzymał projekt autorstwa TypeThree, który zdaniem jury doskonale identyfikuje „warszawskość" komunikacji miejskiej i poszczególnych elementów całego systemu. Choć nawiązuje do tradycji to jednocześnie jest szalenie nowoczesny i bardzo długo się nie zestarzeje.

– To piękny projekt, który pojawi się stopniowo na wszystkich rozproszonych dotychczas elementach – pojazdach, parkingach, rowerach, biletach czy elementach informacji pasażerskiej. Co ułatwi pasażerom identyfikację i korzystanie z naszej komunikacji – mówi Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.

Obecnie w stołecznej przestrzeni funkcjonuje wiele różnych znaków graficznych dotyczących transportu – logotypy Zarządu Transportu Miejskiego, symbol promocyjny miasta „Zakochaj się w Warszawie komunikacyjnej", herb Warszawy oraz logotypy poszczególnych spółek transportowych. Teraz zastąpi je jeden unifikujący znak. Pomysłodawcą ujednolicenia oznaczeń jest Michał Bitner, radny m.st. Warszawy, wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury i Inwestycji.



Modułowe parkingi – przetarg ogłoszony

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na wykonanie dokumentacji technicznej wielopoziomowych parkingów modułowych. To będzie nowość w systemie komunikacyjnym stolicy. Oferty składać można było do piątku, 29 września.

Parkingi modułowe będą mogły być montowane w zależności od potrzeb, w różnych punktach Warszawy, a następnie demontowane i przenoszone w nowe miejsce.

Parkingi będą się składać z następujących elementów: moduły z miejscami postojowymi – trzy standardowe miejsca parkingowe lub miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych, matek z dziećmi, motocykli - i drogami manewrowymi, moduły pochylni umożliwiające poruszanie się pojazdów pomiędzy poziomami, moduły klatki schodowej oraz pojedyncze moduły uzupełniające tj.: toalety i pomieszczenia technicznego.

Parkingi, według założeń Zarządu Transportu Miejskiego będą miały od dwóch do czterech kondygnacji; ostatnia kondygnacja będzie zadaszona. Szczegółowa konfiguracja parkingu ma być uzależniona od jego lokalizacji i popytu na miejsca postojowe. Wytyczne do przetargu przygotował Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej we współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego.

W parkingach, w zależności od lokalizacji, przewidziane będą również miejsca postojowe dla rowerów, miejsca postojowe wyposażone w ładowarki do samochodów elektrycznych, a także będą zastosowane panele fotowoltaiczne do zasilania urządzeń parkingowych.



„Komunikacja miejska – pół żartem pół serio” – konkurs plastyczny

Zarząd Transportu Miejskiego ogłasza konkurs na stworzenie pracy plastycznej, nawiązującej do tematyki komunikacji miejskiej w Warszawie, podróżowania transportem publicznym oraz do promowania należytych postaw społecznych np. ustępowaniem miejsca osobom starszym, mającym problemy z poruszaniem się, kobietom w ciąży, rodzicom z wózkami z dziećmi, kulturalnego zachowania podczas jazdy.

Prace mogą przedstawiać środki komunikacji miejskiej, sytuacje związane z podróżowaniem transportem publicznym, zawierać hasła, slogany czy krótkie informacje. Wskazane jest, aby prace miały charakter humorystyczny.

Konkurs będzie przeprowadzony w dwóch odrębnych kategoriach. Jury oceniać będzie prace uczestników do 15. i powyżej 15. roku życia. Na prace czekamy do 31 października 2017 roku (decyduje data wpływu).



Razem z pracą należy przesłać formularz zgłoszeniowy (zamieszczonego na stronie internetowej ZTM). W przypadku osób niepełnoletnich formularz wypełniają rodzice lub opiekunowie prawni.

Prace powinny być wykonane w formie rysunku lub malunku w jednej z następujących technik plastycznych: kredki, pastele, farby, tempera, pisaki, grafika (także komputerowa) i mieć format A3 lub A4, w orientacji poziomej. Prace na-leży przekazać w wersji papierowej oraz na dowolnym nośniku elektronicznym w bezstratnym formacie (BMP, PNG.) lub JPG. wysokiej jakości (minimalna kompresja) i rozdzielczości minimum 2100x970.

Na zwycięzców czekają nagrody - upominki promocyjno-reklamowe ZTM. Dodatkowo, wybrane nagrodzone prace zostaną umieszczone na materiałach promocyjnych ZTM oraz na stronie internetowej i Facebooku.

Prosimy o zapoznanie się z regulaminem konkursu.

Pan Bilecik uczy dzieci

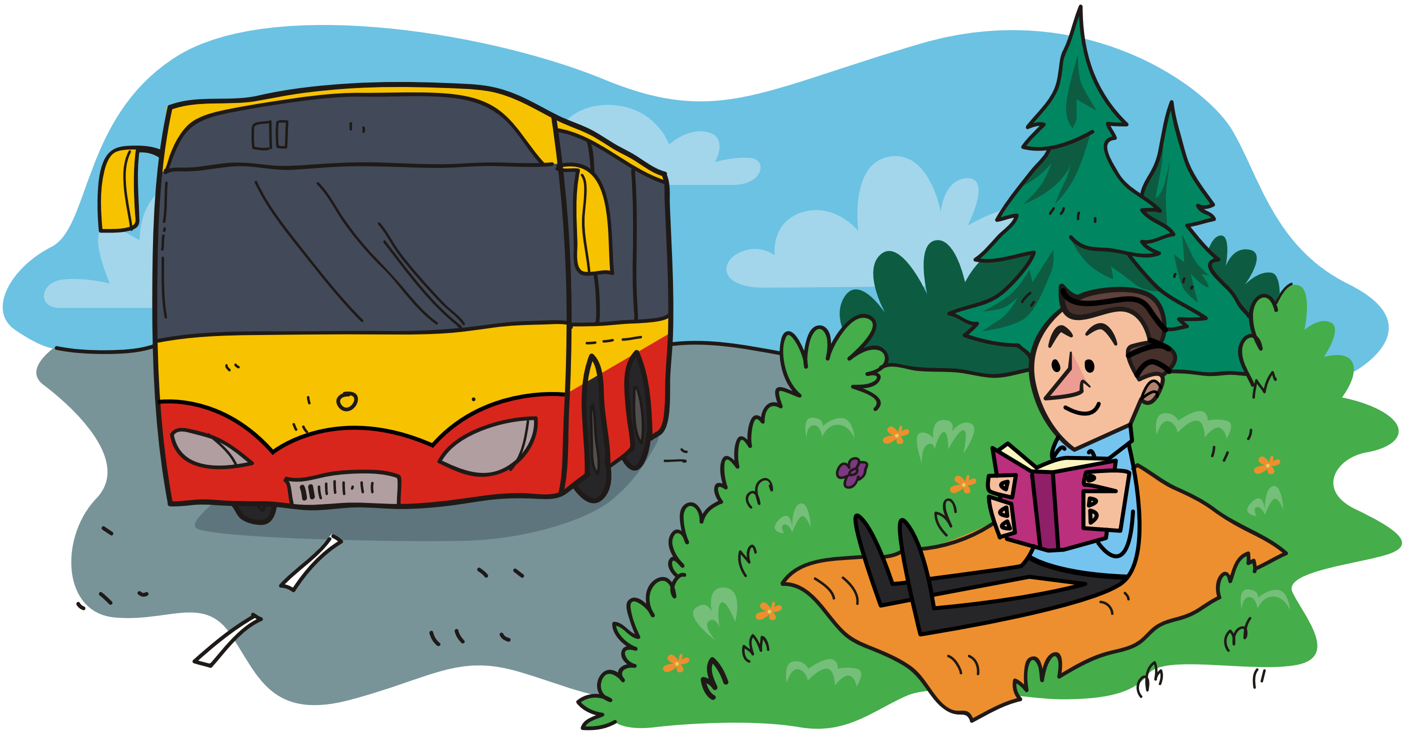
Czy wszystkie dzieci wiedzą co to są przystanki i jak bezpiecznie z nich korzystać? Czy wiedzą jak bezpiecznie podróżować komunikacją miejską i jak zachowywać się pojeździe? Odpowiedzi na te oraz szereg innych pytań najmłodszym pasażerom udzieli Pan Bilecik – maskotka Zarządu Transportu Miejskiego i zarazem główny bohater nowego serialu edukacyjnego dla dzieci.

ZTM rozpoczyna cykl zajęć edukacyjnych skierowanych do uczniów najmłodszych klas szkół podstawowych. W trakcie zajęć prowadzonych przez pracowników ZTM młodzi warszawiacy będą mogli dowiedzieć się co to jest komunikacja miejska, jak z niej bezpiecznie korzystać i jak kulturalnie podróżować. Uczniowie zgłębią też tajniki budowy ekologicznego autobusu elektrycznego. W trakcie zajęć wykorzystywany będzie również serial edukacyjny „Pana Bilecik uczy”. Zachęcamy do obejrzenia pierwszego odcinka, w którym maskotka ZTM uczy najmłodszych co to jest przystanek i jak z niego bezpiecznie korzystać.

Kolejne odcinki serialu będzie można oglądać już wkrótce!



Bądź EKO z komunikacją miejską



Warszawa to, wbrew pozorom, bardzo zielone miasto. Można tu znaleźć lasy, parki, jeziora, a nawet rezerwaty przyrody. Gdzie tych miejsc szukać? Odpowiedź jest prosta: na trasach komunikacji miejskiej, a pomaga w tym Zielona Mapa.

„Pamiętajcie o ogrodach" to tytuł pięknej piosenki, do której słowa napisał Jonasz Kofta, ale też nazwa ulicy w Warszawie, niedaleko Ronda Radosława. To może i chyba powinno być także motto każdego mieszkańca stolicy. Warszawa oferuje wiele zielonych, atrakcyjnych przyrodniczo miejsc, gdzie można odpocząć, uprawiać sport, ale też dowiedzieć się czegoś ciekawego na temat ekologii.

W celu ich odwiedzenia nie trzeba podróżować daleko. Duże, zielone przestrzenie można znaleźć nawet bez opuszczania centrum miasta, jak choćby Lasek na Kole. Takich miejsc jest więcej i można do nich wygodnie dojechać komunikacją miejską.

Zielona Mapa pomoże odpocząć

Z tych możliwości mogą korzystać warszawiacy oraz turyści. Już w 2012 roku badania wykazywały, że ludność Obszaru Metropolitalnego Warszawy wynosiła ponad 3 mln osób, co stanowiło 57,8 proc. ludności województwa mazowieckiego. Co więcej, komunikacją miejską każdego roku podróżuje ponad miliard pasażerów – według Raportu z działalności ZTM za 2016 r. było to ponad 1,136 mld przewozów. Z transportu publicznego korzysta ok. 54 proc. ludności. Jest więc, potencjalnie, bardzo wielu chętnych do skorzystania z możliwości dojechania do lasu lub parku komunikacją miejską.

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego przygotował Zieloną Mapę, dzięki której w jednym miejscu można znaleźć zielone miejsca stolicy i połączyć przyjemne z pożytecznym: wyjechać, odpocząć, a jednocześnie chronić środowisko naturalne. Po co jechać na wycieczkę samochodem i następnie martwić się o znalezienie miejsca do parkowania? Komunikacją miejską można we wszystkie tego typu punkty dojechać sprawnie i wygodnie.

Mapa, z zaznaczonymi na niej zielonymi miejscami, jest dostępna na stronie www. ztm.waw.pl w tym miejscu. Co można tam znaleźć? Na Zielonej Mapie zaznaczone zostały przystanki, zlokalizowane w pobliżu punktów atrakcyjnych ekologicznie i znajdujące się w granicach zarówno 1. jak i 2. strefy biletowej, i do których można dojechać komunikacją miejską.

Dlaczego warto było stworzyć taką mapę? Nazwy warszawskich przystanków rządzą się swoimi prawami i niekoniecznie są tożsame z parkami czy rezerwatami, przy których się znajdują. Nie zawsze wiadomo, gdzie wysiąść, aby szybko dotrzeć np. do lasu. Zależy nam, aby dzięki naszej inicjatywie mogli Państwo szybciej i łatwiej odwiedzić interesujące przyrodniczo miejsca Warszawy. Zachęcamy, aby je poznać, ale też szanować. Nie zawsze są to rezerwaty przyrody, natomiast na pewno w każdym z miejsc zaprezentowanych na mapie jest coś ciekawego do zobaczenia.

Nazwy przystanków mogą być mylące

Na mapie znajdziemy zaznaczone tzw. Zielone Punkty, a po najechaniu na nie, otrzymamy informację nie tylko o samym miejscu, ale także o ich usytuowaniu na mapie komunikacyjnej Warszawy.

Kto, po samej nazwie przystanku Deotymy, zorientowałby się, że znajduje się w pobliżu Lasku na Kole albo wysiadając na przystanku Fort Radiowo przypuszczałby, że tuż obok jest piękny rezerwat przyrody Łosiowe Błota? Z mapy można się dowiedzieć nie tylko, gdzie należy wysiąść, ale także, jakimi środkami komunikacji można się w wybrane miejsca dostać.

Z Zielonej Mapy dowiemy się np., że w pobliże Lasu na Kole dojeżdża autobusowa linia 167 oraz aż cztery linie tramwajowe: 13, 20, 23 i 24.

W pierwszym etapie powstawania mapy umieszczonych zostało tam 12 Zielonych Przystanków, rozmieszczonych w różnych dzielnicach Warszawy – tak, aby każdy mieszkaniec mógł znaleźć coś dla siebie. W pierwszej kolejności na mapie znalazły się: Las Bielański, Jeziorko Czerniakowskie, Las Kabacki, Morysin, Olszynka Grochowska, Ogród Botaniczny PAN w Powsinie, Las im. Jana III Sobieskiego, Kampinoski Park Narodowy, Las Nowa Warszawa, Lasek na Kole, Łosiowe Błota i Kalinowa Łąka.

Obecnie mapa jest sukcesywnie rozbudowywana, pojawić ma się aż 40 nowych, ekologicznych punktów, m.in. Las Białołęka Dworska, Las Matki Mojej, Bagno Jacka czy Kanał Piaseczyński.

Puszczyki, myszołowy, strzyżyki

Wielką zaletą Zielonej Mapy są nie tylko wskazówki dotyczące dojazdu do wielu miejsc, ale także opisy atrakcji, które możemy tam znaleźć. Zanim ktoś wyruszy w podróż warto, żeby przeczytał, co może w danym lesie lub parku zobaczyć. Do opisu każdego Zielonego Przystanku dołączone są także zdjęcia danego miejsca.

Kto wie, że w Lesie Kabackim stwierdzono występowanie aż 60 gatunków drzew, w tym m.in. sosny, graby, świerki, osiki czy tak rzadkie okazy jak jarząb brekinia, który ma jadalne dla ludzi, ciemnobrązowe i twarde owoce. Nie jest to małe drzewo. Jarząb brekinia dorasta nawet do 20 m wysokości i ponad 1,5 m obwodu pnia.

Rezerwat Morysin słynie z kolei, z wielkiej ilości, różnorodnych gatunków ptaków, które znajdują tutaj doskonałe stanowiska



lęgowe. Można tutaj zobaczyć: puszczyka, myszołowa, wiele gatunków dzięciołów, słowiki, zięby, gile, kowaliki i strzyżyki, czyli maleńkie 10-gramowe, ruchliwe ptaszki z podniesionymi ogonkami buszujące w gęstych krzakach.

Warto też pamiętać, że Jeziorko Czerniakowskie nie jest jedynym, którym może pochwalić się Warszawa. Na terenie dzielnicy Ursynów istnieje polodowcowe Jezioro Zgorzała, które kiedyś miało powierzchnię aż 20 hektarów. Obecnie, ze względu na rozwijającą się zabudowę mieszkalną, poziom wody się obniżył, a powierzchnia jeziora znacząco skurczyła, ale w dalszym ciągu jest to bardzo „zielone” miejsce, na którym występują aż 72 gatunki ptaków. Od 1999 roku prowadzone są na tym terenie prace rekultywacyjne, a więc nie ma obaw o to, że Jezioro zupełnie zniknie.

Sprawdź hałas na Zielonej Mapie

Oprócz informacji o Zielonych Przystankach i wskazówek dojazdów, Mapa oferuje jeszcze możliwość sprawdzenia aktualnego poziomu hałasu w mieście oraz jakości powietrza, którym oddychamy. Być może takie dane będą dla kogoś bodźcem do tego, by przesiąść się z samochodu do komunikacji miejskiej?

Jak można sprawdzić te informacje? Wystarczy wejść na Zieloną Mapę, a następnie najechać na ikonę „Mniej hałasu” albo „Mniej zanieczyszczeń”. Obecnie z podróży transportem publicznym po Warszawie korzysta ok. 1,5 mln osób każdego dnia – strach pomyśleć, co by się stało, gdyby każdy z nich przesiadł się do samochodu.

Nic dziwnego, że strona „Zielona Mapa” jest chętnie odwiedzana. W okresie od stycznia do września zanotowała ok. 92 tysięcy odsłon i odwiedziło ją ponad 36 tys. użytkowników.

Przy tej okazji warto zauważyć, że niedługo do zielonych miejsc Warszawy będzie można dojechać w jeszcze bardziej ekologiczny sposób. Warszawa stawia na nowoczesne, elektryczne autobusy. W przyszłym roku po stolicy będzie jeździło 30 takich pojazdów, a do 2020 roku ma ich być już 160.

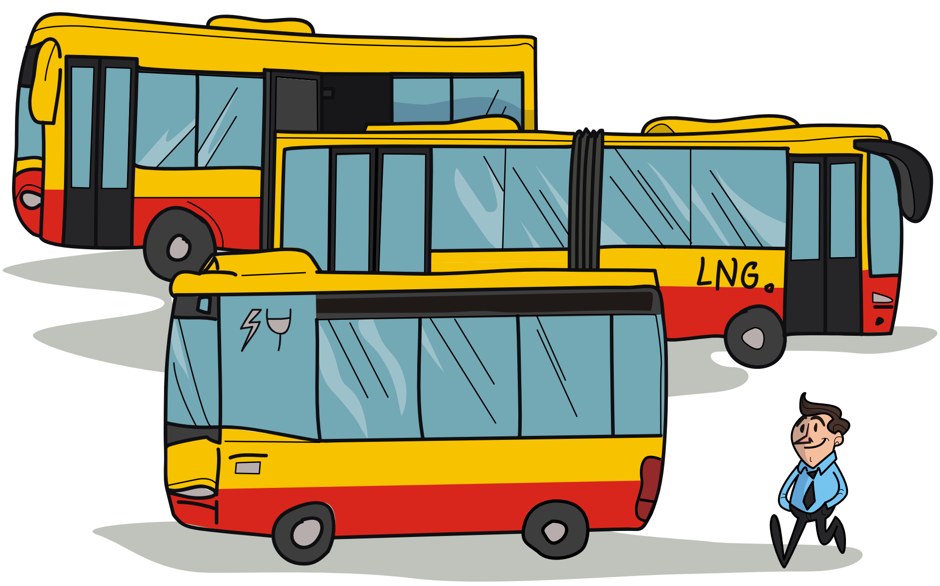
Zielona mapa to także wskazówki, jak upiększyć swoją okolicę i uczynić ją bardziej ekologiczną oraz przyjemniejszą. Obszary naturalnej zieleni, lasy rezerwaty przyrody, znajdują się głównie na obrzeżach stolicy, za to w centrum głównie są to parki i zieleńce, a właśnie tam drzewa i krzewy są niezbędne, ze względu na natężenie ruchu samochodowego oraz gęstą zabudowę. Roślinność pełni bardzo ważną rolę w ochronie powietrza i w wyłapywaniu pyłów oraz spalin.

Jeśli ktoś chciałby przyczynić się do poprawy jakości powietrza, zasadzić nowe krzewy, albo drzewa na swojej nieruchomości warto, żeby zapoznał się z poradami, które znajdzie na Zielonej mapie, w zakładce „Więcej roślin”. Nie każda roślina sprawdzi się w mieście, a tym bardziej na niezbyt dobrej glebie. Te, które znalazły się na przygotowanej przez nas liście, zostały wymienione w dokumencie „Standardy kształtowania zieleni Warszawy”.

Na liście roślin, które warto sadzić w stolicy znalazły się nie tylko piękne, ale też bardzo pożyteczne krzewy, takie jak: aronia (pokarm dla ptaków, a ich owoce wykorzystuje się do produkcji dżemów i soków) czy pigwowiec japoński (piękny zapach, owoce wykorzystywane do soków i nalewek, chociaż trzeba uważać na te zrywane w mieście). Niektórzy mogą być zaskoczeni, kiedy znajdą na liście dąb czerwony. To drzewo bardzo trwałe, mało wymagające, które rośnie bardzo szybko i nie zrzuca liści pod wpływem zanieczyszczenia powietrza. Warto pamiętać, że posadzenie drzewa wymaga zgody zarządcy terenu.

Na przygotowanej liście znajduje się na razie 20 gatunków roślin wraz z krótką charakterystyką, dotyczącą ich wymagań i walorów estetycznych oraz użytkowych. Już niedługo pojawią się tam jednak kolejne pozycje. Warto pamiętać o ogrodach.

tekst: Łukasz Majchrzyk



Autobusem na spotkanie z rysiem



Stolica to miasto zielone. Żyje tutaj niesamowita różnorodność gatunków zwierząt. Gdzie można spotkać szczególnie cenne okazy? O czym należy pamiętać, podczas wyprawy do lasu? Czym się zajmuje Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej – zapytaliśmy o to Michała Babicza z Lasów Miejskich w Warszawie.

Warszawa to wielkie miasto w środku Europy. W jego okolicy można znaleźć prawdziwie dziką przyrodę?

Warszawa posiada wiele cennych obszarów i obiektów przyrodniczych, w których dzika przyroda na nas czeka. To m. in. lasy warszawskie, mniejsze i większe, znajdujące się w centrum i na obrzeżach Warszawy, decydują o niepowtarzanym charakterze tej aglomeracji. Właśnie w nich, nie wyjeżdżając daleko poza stolicę, można ciekawie spędzić czas, poznać mieszkańców lasów i rosnące tam rośliny, ale także doskonale odpocząć.

Które miejsca szczególnie warto odwiedzić?

Spacerując po Lesie Bielańskim, który jest pozostałością Puszy Mazowieckiej, możemy obserwować wiekowe i okazałe dęby, z unikatowym na skalę kraju owadem - koziorogiem dęboszem. By zobaczyć buki, które są rzadkością na Mazowszu warto odwiedzić Las Kabacki, gdzie swoje schronienia mają także borsuki, a wieczorem można usłyszeć śpiewające puszczyki. Las Sobieskiego, to z kolei miejsce, które upodobały sobie liczne gatunki dzięciołów, a bystry obserwator jest w stanie dostrzec naturalnie dziko żyjącą lilię złotogłów. Spacer aleją lipową – to znak charakterystyczny dla Lasu Młociny, a w jej pobliżu można zobaczyć babrzysko dzików, czy też ślady obecności bobrów. To tylko nieliczne z przykładów dzikiej przyrody, jakie oferują nam warszawskie lasy. Każdy z nich jest ciekawy, każdy inny, każdy też kryje w sobie niespodzianki i tajemnice, warto tylko szerzej otworzyć swoje oczy, by w dzisiejszym zabieganym świecie je po prostu dostrzec.

Można zobaczyć rysia, albo łosia na własne oczy?

W warszawskich lasach jest niesamowita różnorodność gatunków zwierząt. Spotkać można m.in. sarny, łosie, lisy, dziki, borsuki, kuny, łasice, jeże, wiewiórki, myszy, nornice i wiele innych. Są płochliwe i ostrożne. Trzeba jednak pamiętać, że przyroda żyje własnym rytmem.. Obserwacje zwierząt wymagają cierpliwości. Zależą od pory roku, pory dnia, aktywności dobowej zwierząt. By zobaczyć rysia, warto odwiedzić położony najbliżej Warszawy park narodowy – Kampinoski Park Narodowy. Warto jednak pamiętać, że jest to zwierzę, które ma bardzo wyostrzone zmysły, to m.in. warunkuje jego przeżycie, a niestety zmniejsza nasze szanse na jego obserwację.

Ludzie w lesie są tylko gośćmi.

W lesie, podobnie jak na drodze, w szkole, pracy, czy na stadionie obowiązują pewne zasady. Gdy je znamy, rozumiemy ich sens, stają się naturalne. Pamiętajmy, żeby w lesie nie krzyczeć, bo to może płoszyć zwierzęta. Jeśli wybraliśmy się ze znajomymi i chcemy zjeść pieczoną kiełbaskę, to pod żadnym pozorem nie rozpalamy ognisk poza wytyczonymi miejscami. Dla własnego bezpieczeństwa nie próbujmy się zbliżać do dzikich zwierząt, ani nie niszczmy ich domów. Spacer z psem? Oczywiście, psy w lesie są mile widziane, ale zawsze na smyczy.

Gdzie najlepiej wybrać się na spacer z dziećmi?

Na spacer z dziećmi zapraszamy w zasadzie do każdego lasu, w każdym znajdą dla siebie coś ciekawego. Myślę, że niezwykle interesujący może okazać się np. Las Młociny z szerokimi alejami spacerowymi, Wisłą w pobliżu, czy licznymi miejscami ogniskowymi i dużym palcem zabaw.

Wiele osób interesuje się życiem ptaków. Gdzie warto pojechać na obserwacje, oczywiście komunikacją miejską?

Lasy z bogatym podszyciem, dolina Wisły, czy parki na terenie miasta to idealne miejsca do obserwacji ptaków. Spośród warszawskich lasów zachęcamy do odwiedzenia m.in. Lasu Bródno, czy też Lasu Sobieskiego, gdzie swoje gniazda zakłada wiele gatunków ptaków. Każdy z nich ma charakterystyczny kolor upierzenia, sposób zachowania, a szczególnie głos. Ptasi śpiew jest często najlepszym kluczem do rozpoznawania gatunków ptaków śpiewających. Podmokłe tereny jak np. Las Bemowo, to miejsce, gdzie wiosną można zaobserwować i usłyszeć np. klangor żurawi.



fot. Ireneusz S. Wierzejski



Przyrodę można poznać na zajęciach organizowanych przez Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej. Jak by pan zachęcił wszystkich niezdecydowanych do skorzystania z waszej oferty?

Centrum Edukacji Przyrodniczo – Leśnej to nie tylko budynek. To przede wszystkim przestrzeń do wspólnego odkrywania tajemnic przyrody. Zaangażowany zespół edukatorów, a także współpracujący eksperci, co miesiąc przygotowują bogatą ofertę zajęć, z których bezpłatnie mogą skorzystać wszyscy mieszkańcy stolicy. Podstawową ofertę edukacyjną stanowią zajęcia dla szkół i przedszkoli, realizowane w formie stacjonarnej, terenowej lub łączonej. Tematy zajęć dostosowane są do wieku uczestników oraz zmieniających się pór roku. Co miesiąc serdecznie zapraszamy również osoby indywidualne na zajęcia prowadzone w ramach Miejskiej Akademii Przyrodniczej. W ofercie posiadamy warsztaty pozwalające na wszechstronne wykorzystanie środowiska leśnego. Zajęcia z cyklu Las dla rodzin oraz Las dla dociekliwych są okazją do poszerzenia swojej wiedzy oraz lepszego poznania mieszkańców lasu. Las dla zmysłów oraz Las dla zdrowia stanowią zachętę do spojrzenia na las jako na źródło inspiracji dla działań twórczych oraz idealne miejsce do uprawniania aktywności fizycznej. Serdecznie zachęcamy do śledzenia bieżącej oferty Centrum. Zapisy odbywają się poprzez panel elektroniczny dostępny na naszej stronie internetowej www.cepl.waw.pl

rozmawiała: Ewelina Kazimierska

Misja Smog Off: wygrała Zielona Warszawa

Nigdy dość promowania i rozmawiania o sposobach ochrony środowiska. Jednym z najnowszych pomysłów na promowanie ekologii, a przy okazji transportu publicznego była gra miejska Misja Smog Off.



Na Młocinach 22 września odbył się finał ekologicznej gry miejskiej Misja Smog Off. Data nie była przypadkowa, bo akurat wtedy obchodziliśmy Dzień bez samochodu. To była znakomita okazja do wspólnego promowania ekologicznego transportu.



Pomiędzy 16 a 22 września na uczestników gry czekały wyzwania, których motywem przewodnim była walka ze smogiem, transport publiczny, ekologia.



Uczestnicy biegali, chodzili i jeździli rowerem po mieście, znajdowali różne punkty, i wykonywali zadania – wszystko jak najdokładniej i jak najszybciej. Ważne było jedno: w czasie wykonywania zadań nie wolno było używać samochodu.



Dorośli mogli się poczuć, jak uczestnicy programu „Laboratorium” i na samodzielnie sprawdzić, jak „działa” ekologia.



Misja Smog Off wywołała spore zainteresowanie mediów.

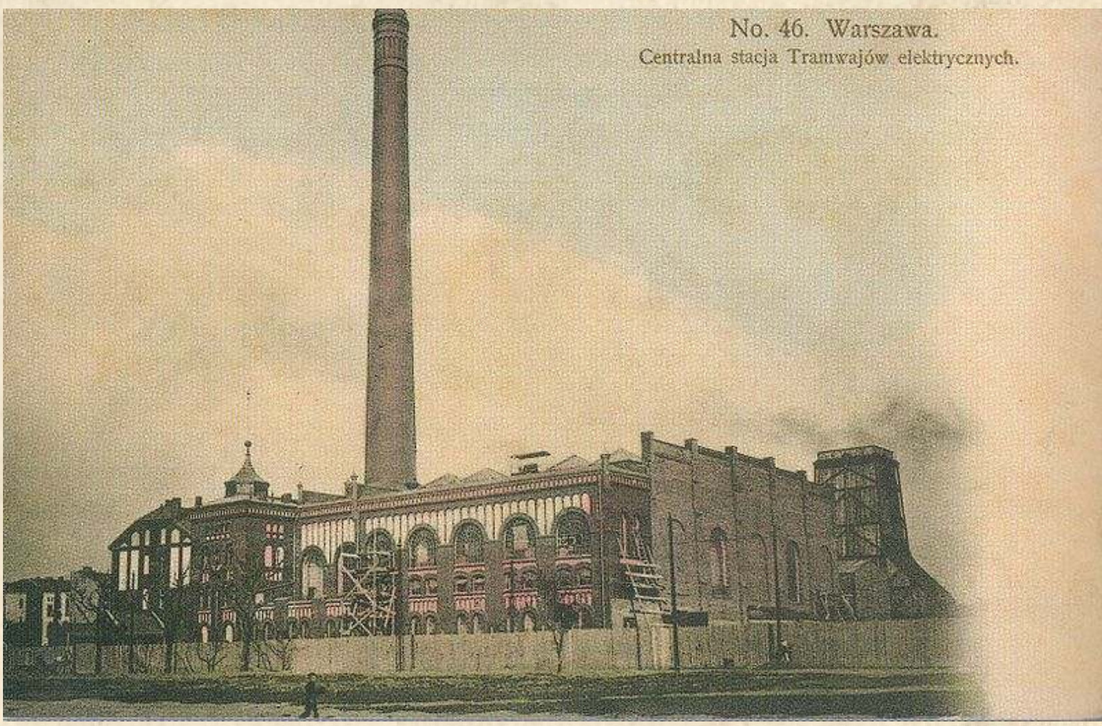
relacja z przebiegu gry i wręczenia nagród „Smog Off”



Na zwycięzców czekały atrakcyjne nagrody, ale równie ważna była dobra zabawa.

Kiedy Warszawa stanęła w miejscu

Wieczorem 13 kwietnia 1917 roku stolicą wstrząsnął potężny wybuch. W powietrze wyleciał jeden z kotłów parowych w elektrowni tramwajowej, zlokalizowanej przy ulicy Przyokopowej. Straty były ogromne. Wtedy, na pewien czas, na warszawskie ulice wróciły tramwaje konne.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3610-2

Huk było słychać w kilku okolicznych dzielnicach i pewnie wielu mieszkańców miasta z przerażeniem w oczach wybiegło na ulicę. W domach stojących przy Towarowej wypadły szyby z okien. Co się stało? Rosyjska ofensywa przełamała front i na Warszawę spadają pierwsze pociski artyleryjskie? Okazało się, że kolejnych wybuchów nie było, nad Wolą unosił się potężny słup dymu, widać było łunę pożaru, a w stronę wybuchu pędziły wozy straży pożarnej. Tramwaje na wszystkich liniach stanęły, bo zabrakło prądu – tak zaczęła się największa awaria w historii warszawskich tramwajów.

Poważnemu uszkodzeniu uległ jeden z budynków, należących do kompleksu elektrowni: runęły ściany, zawalił się dach. Na miejscu znajdowało się trzech pracowników elektrowni. Wincenty Gongorowski i Franciszek Nerlo odnieśli poważne obrażenia, ale przeżyli wybuch. Trzeci z pracowników, Piotr Lędziakowski, miał mniej szczęścia – zginął zawalony pod gruzami i węglem. Jego grób znajduje się na Cmentarzu Powązkowskim w kwaterze nr 220, a krzyż nad mogiłą zbudowany jest ze zniszczonych kratownic, które były częściami kotła.

W nocy, tuż po eksplozji, nie sposób było oszacować dokładne rozmiary zniszczeń. Pojawiały się nawet wielkie obawy o to, że zniszczeniu uległa cała elektrownia, ale od samego początku władze stolicy podkreślały jedno, z całą stanowczością: wybuch nie był spowodowany celowym działaniem. W warunkach trwającej od kilku lat wojny takie podejrzenie było jednym z pierwszych, jakie przychodziły z pewnością mieszkańcom do głowy, więc trzeba było uspokoić nastroje.

Jako prawdopodobną przyczynę podano bardzo szybko uszkodzenie wewnętrznej powłoki kotła „wskutek chemicznego działania osadu, jaki się wytwarza w mineralnych częściach wody". Późniejsze, bardziej szczegółowe badania wykazały, że kocioł został rozerwany w miejscu, w którym był naprawiany w dwa lata wcześniej.

Kiedy wstał dzień można było rzetelnie ocenić rozmiar katastrofy. Jak donosił „Kurier Warszawski" techniczne kierownictwo elektrowni z inżynierami J. Lenartowiczem i S. Romankiewiczem na czele stwierdziło, że zniszczony został jeden z kotłów (mniejszy), a pozostały kompleks kotłów nie ucierpiał. Ocalał także oddział maszyn.

fot. L. Peczyński


fot. Archiwum Państwowe m st. Warszawy

Straty od początku szacowano na kilkadziesiąt tysięcy rubli, ale według pracujących na miejscu ekspertów rozmiary katastrofy byłyby większe, gdyby nie fakt, że elektrownia była wyposażona w kotły wodnikowe Fitznera – jednej z najbardziej renomowanych firm na ziemiach polskich, z siedzibą w Sosnowcu.

Przy odgruzowywaniu miejsca katastrofy codziennie pracowało kilkuset robotników i po kilku dniach udało się oczyścić rumowisko. Skala zniszczeń wykazała, że dwa kotły nie będą zdatne do użytku, ale inżynier Lenartowski zapewniał, że ocalałe wystarczą do wytworzenia odpowiedniej mocy – dla pewności zdecydowano jednak o przeniesieniu dwóch urządzeń z innej warszawskiej elektrowni.

Zakład przetrwał, ale trzeba było sobie poradzić z poważnymi problemami. Wybuch w elektrowni spowodował natychmiastowe zatrzymanie tramwajów w całej Warszawie. Jak opisywał to dziennikarz „Kuriera" wagony, unieruchomione na szynach, trzeba było wspomagać akumulatorami, a akcja ich ściągania trwała do północy. Rankiem, następnego dnia miasto było jak sparaliżowane. Warszawa była już na tyle rozległa, że bez transportu publicznego nie sposób było czasami sprawnie dotrzeć do pracy czy urzędu.

Kurier Warszawski tak relacjonował problemy mieszkańców stolicy: *Wczoraj rano miasto, pozbawione najważniejszego środka komunikacyjnego, przedstawiało niezwykły widok. Przy przystankach na próżno w godzinach rannych czekały tłumy na ukazanie się pierwszych wagonów tramwajowych. Niestety, wagony te się nie ukazały. Wobec niezmiernie małej liczby dorożek, pracująca Warszawa odbyła do miejsc swoich codziennych zajęć – piesze, nieraz bardzo odległe wędrówki.*

Rewolucja technologiczna, która świadczyła o dokonującym się stałym rozwoju Warszawy, teraz sprawiła mieszkańcom i władzom miasta nie lada kłopoty. Kilka lat wcześniej na warszawskie ulice wyjechał pierwszy tramwaj elektryczny. Był to niebywały skok technologiczny, bo chociaż po Warszawie można się było poruszać tramwajem już od 1866 roku, to bardzo długo były to wagony ciągnięte przez konie. Postępu nie dało się zatrzymać i już w 1903 roku podjęto decyzję o elektryfikacji sieci tramwajowej.

Problemem było jednak zapewnienie odpowiedniego poziomu zasilania. Napięcie sieci trakcyjnej miało wynosić 600 V i najpierw planowano pobierać prąd z elektrowni Powiśle. Ostatecznie, z tych pomysłów zrezygnowano i w 1905 roku prywatny inwestor rozpoczął budowę elektrowni (pracami kierował inżynier Lenartowicz). Oprócz sześciu kotłów parowych, produkcji Fitzner-Gamper zamontowano tam trzy turbiny parowe i generatory prądu stałego.

Jako lokalizację wybrano tereny przy ulicy Przyokopowej (dziś znajduje się tutaj Muzeum Powstania Warszawskiego), ze względu na bliskość dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, co miało ułatwić dowóz węgla. Elektrownia miała wiele innych usprawnień. Poważnie liczono się z możliwością zakłócenia dostaw, dlatego na terenie elektrowni zbudowany został od razu skład, którego pojemność (2400 ton) wraz z pojemnością koryta węglowego w kotłowni (600 ton) miała zapewnić utrzymanie ruchu tramwajów na 2-3 miesiące, nawet w razie przerwania dostaw węgla.

Projekt był starannie przemyślany. Elektrownia została również wyposażona w takie udogodnienie jak podziemny zbiornik wodny, który miał być zasilany ze specjalnie w tym celu wykopanej studni artezyjskiej lub miejskiej sieci wodociągowej.

Do napełniania kotłów, a także do chłodzenia pary, ło-

żysk i smaru służyła woda, pobierana ze studni o głę-bokości około 200 metrów. Przy okazji relacji z wybuchu w „Kurierze” dowiedzieć się można było również, że warszawska woda na tym poziomie zawierała pewną ilość węglanu sodu, z którego w kotłach wapniowych mogłaby się wytwarzać pewna ilość „mułku”.

Dlatego wodę zmiękczano, używając do tego systemu „Breda”, za pomocą wapna palonego i sody kalcynowanej. Właśnie te reakcje chemiczne mogły osłabić konstrukcję kotła i doprowadzić do katastrofy.

Jeśli chodziło o samą kotłownię, to w pomieszczeniu ustawionych było sześć kotłów, podzielonych na trzy grupy – każda na wspólnym fundamencie z cegły i wspólnej płycie betonowej.

Kiedy zabrakło tramwajów elektrycznych, na ulice musiały wyjechać wagony ciągnięte przez koniec, które definitywnie żegnano, ale nie były w stanie zupełnie zastąpić tej luki. Nic dziwnego, że w pojazdach panował tłok, a prasa donosiła, że trzeba było upychać pasażerów, czym zajmowali się często konduktorzy. Na takie sytuacje nerwowo reagowali z kolei, pasażerowie.

Nic dziwnego zatem, że przywrócenie ruchu tramwajów przywitano z olbrzymią ulgą, a donosiła o tym nie tylko prasa warszawska. Ilustrowany Kurier Codzienny pisał: *Po próbach, przedsięwziętych onegdaj, wypuszczono dzisiaj w Warszawie w godzinach popołudniowych wszystkie tramwaje dla dalszych prób. Brakiem kozaunikacyi ciężiko dotknięta ludność stolicy, odetchnęła z uczuciem Tramwaje byty przepełnione. O ile dzisiejsza próba wypadnie dobrze, zostanie wznowiony normalny ruch tramwajowy.*

Tak zakończyła się największa awaria w historii warszawskich tramwajów. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
Kurier Warszawski, archiwalne numery z 1917 r.



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO